

Vergaderjaar 2007–2008

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 148**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 september 2008

Het Kabinet heeft flinke ambities op het spoor voor de korte termijn en de middellange termijn. In het coalitieakkoord van het kabinet Balkenende IV is de ambitie voor de korte termijn opgenomen voor groei van het OV per spoor van 5% per jaar in deze kabinetsperiode. Dit heeft geleid tot het Actieplan «Groei op het spoor». Voor de middellange termijn heeft het kabinet de ambitie uitgesproken voor hoogfrequent personenvervoer in combinatie met het mogelijk maken van het snel groeiende goederenvervoer. Daarnaast is er tevens de reeds gestarte planstudie OV-SAAL. Voor dit samenhangende pakket aan (kandidaat)planstudies is het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) gestart als follow-up van de LMCA-Spoor van vorig jaar.

Tijdens het AO van 23 januari 2008 (Kamerstuk 22 026/29 893, nr. 278) heb ik u toegezegd twee maal per jaar over de voortgang van de spoorambities te rapporteren. Hierbij zend ik u de eerste in de reeks.<sup>1</sup> Tevens stuur ik de in mijn opdracht door NS, ProRail en BRG opgestelde rapportage «Programma Hoogfrequent Spoorvervoer: Verkenning naar benodigd investeringsvolume».<sup>1</sup>

### **Actieplan «Groei op het spoor»**

Aan de korte termijn kabinetsambities voor het spoor geef ik momenteel invulling met de uitvoering van de 29 maatregelen uit het Actieplan «Groei op het Spoor». Betrokken partijen uit de spoorsector en daarbuiten hebben in 2007 met veel enthousiasme meegewerkt aan het tot stand komen van het Actieplan en zetten zich ook in deze fase voortvarend in om samen met Verkeer en Waterstaat de maatregelen te realiseren. Het motto is actie- en resultaatgericht handelen.

Van de 29 maatregelen uit het Actieplan is inmiddels een groot aantal van de maatregelen in uitvoering genomen. In totaal omvatten deze maatregelen ongeveer de helft van het totaal beschikbare budget van € 200 mln. Hiermee verloopt de uitvoering volgens planning. Dit jaar nog worden de

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

eerste voordeelkaarten aan ex-studenten uitgereikt, wordt het treinaanbod in de dienstregeling 2009 (en in de jaren daarna) verder uitgebreid. Ook wordt dit jaar gestart met de treintraining voor senioren, het aanpakken van de wachruimtes en het verbeteren van informatievoorziening op stations. Het idee van de I-teams voor verbeteren van de informatievoorziening sluit aan bij de CDA-nota van de leden Mastwijk en Koopmans.

### **Programma Hoogfrequent Spoor**

In de beleidsbrief van 19 november 2007 (Kamerstuk 29 644/29 984, nr. 85) is de kabinetsambitie geformuleerd. Op basis van de vervoervraag die in 2020 wordt verwacht blijkt dat er op enkele belangrijke corridors in ieder geval 6 Intercity's moeten zijn om het reizigersaanbod te verwerken. De Intercity's blijken gelet op de aard en omvang van de vervoerstromen de hoofddrager van het randstedelijk spoorvervoer. Dit heeft er toe geleid in te zetten op een realistisch ontwikkelingsperspectief met maatwerk voor Sprinters per corridor, zodat efficiënt gebruik wordt gemaakt van bestaande en nieuwe spoorcapaciteit.

Ten aanzien van het Programma Hoogfrequent Spoor is tijdens de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat in november 2007 en het AO LMCA-spoor van 18 maart 2008 (Kamerstuk 29 984, nr. 132) een aantal onderwerpen nadrukkelijk aan de orde geweest. Dit betreft:

- Scope kandidaat-planstudies en de relatie tussen corridors en de rest van het netwerk («aangrenzende baanvakken»);
- Harden en preciseren van ambitie en maatregelen;
- Voortgang financiële dekking van de € 4,5 mld;
- Tijdig starten, ook al is er nog sprake van kandidaat-planstudies.

#### *Scope kandidaat-planstudies*

De bijgevoegde voortgangsrapportage schetst de gekozen scope van de kandidaat-planstudies en maakt onderscheid in studie- en onderzoeksgebieden. De exacte scope is met de spoorsector en de regionale partijen nog eens kritisch bezien en verder verfijnd. Het betreft de volgende elementen: de te bestuderen varianten voor indicatieve lijnvoering en frequenties van personen- en goederentreinen, de relatie tussen de corridors onderling en de relatie tussen de corridors en de uitlopers daarvan op de rest van het net. Aangesloten is ook bij de planstudie OV-SAAL.

De nadere analyse van de spoorsector en de gesprekken met de regio's hebben er toe geleid dat de scope van de 4 kandidaat-planstudies, zoals aangegeven in de beleidsbrief van 19 november 2007, op een aantal punten is aangescherpt en aangevuld. Zo is Arnhem-Nijmegen toegevoegd aan de kandidaat-planstudie Utrecht-Arnhem, is er meer aandacht voor de herrotering via Deventer in plaats van Zutphen-Hengelo en is de Zaanlijn nadrukkelijker onderdeel van het onderzoeksgebied van de kandidaat-planstudie (Alkmaar-)Utrecht-Den Bosch(-Eindhoven). Per corridor is een ruimer onderzoeksgebied afgebakend met het oog op de effecten buiten de corridors.

De kandidaat-planstudies kennen de volgende studiegebieden:

- Utrecht-Den Bosch
- Utrecht-Arnhem
- Den Haag-Rotterdam

De kandidaat-planstudies kennen de volgende bredere onderzoeksgebieden:

- Alkmaar-Utrecht-Eindhoven

- Utrecht–Arnhem–Nijmegen
- Schiphol–Den Haag–Rotterdam–Eindhoven

De kandidaat-planstudie toekomstvaste routing spoorgoederenvervoer heeft een landelijke scope.

De kandidaat-planstudies richten zich primair op die deeltrajecten waar als eerste capaciteitsknelpunten te verwachten zijn; dit is het studiegebied. Daarbij heeft de recente analyse van de spoorsector duidelijk gemaakt op welke plekken naar verwachting de knelpunten het grootst zijn en uitbreiding van de infrastructuur aan de orde is. Daarmee is de scope van de kandidaat-planstudies goed te bepalen en kan het onderzoek voortvarend plaatsvinden.

De aanpak via onderzoeksgebieden borgt dat vanuit het oogpunt van netwerksamenhang de uitstralingseffecten worden bekeken op de uitlopers van de corridors. De spoorsector beziet bij de analyse van de knelpunten op mijn verzoek nadrukkelijk de nationale samenhang, aangezien personen- en goederentreinen vanuit de corridors en Betuweroute doorrijden naar de rest van het land. Ook worden andere aspecten als uitbreiding van transfer, ketenvoorzieningen (P+R-terreinen en fietsenstallingen) en geluidsmaatregelen meegenomen.

Voor de frequentie van personentreinen zijn twee varianten opgesteld. Variant 1 (6 Intercity's en maatwerk voor Sprinters) is daarbij uitgangspunt. Deze variant sluit aan op de ambitie zoals vorig jaar door het Kabinet aangegeven. Uit de planstudies zal blijken of de marktontwikkelingen zodanig zijn dat er aanleiding is tot hogere frequenties. Dit is aangegeven in variant 2 (6 Intercity's en 6 Sprinters). Ook zal dan blijken of deze variant gerealiseerd kan worden binnen de scope en het nog vast te stellen budget van PHS. De hogere frequenties uit variant 2 kunnen in ieder geval worden gezien als een mogelijke vervolgstap op termijn. Beide varianten worden, in combinatie met verschillende routing van het goederenvervoer, in het vervolg op de kandidaat-planstudies gebruikt om te kunnen vaststellen welke investeringen in het spoornet als robuust voor de toekomst gezien kunnen worden.

#### *Harden en preciseren ambitie en maatregelen*

In de beleidsbrief van 19 november 2007 (Kamerstuk 29 644, nr. 85) heb ik een indicatieve raming gegeven van de benodigde investeringen voor de kwaliteitssprong naar zes IC's per uur, maatwerk voor Sprinters en het faciliteren van de verwachte marktgroei voor goederenvervoer. Op mijn verzoek hebben NS, ProRail en de Belangenvereniging Railgoederenvervoerders (BRG) een verkenning gedaan naar het benodigd investeringsvolume voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.

De NS, ProRail en BRG trekken daaruit de volgende conclusies. De variant «6/maatwerk» blijft binnen het door de Minister voorgestelde budget voor het programma Hoogfrequent Spoorvervoer (€ 4,5 mld). Deze ambitie lijkt dus binnen deze financiële kaders te realiseren (met inachtneming van de in de verkenning genoemde voorbehouden). Variant «6/6» is ongeveer een miljard duurder, maar biedt dan ook nog meer kwaliteit: meer frequentieverhoging in het IC-net en op de Sprintermarkt rond een aantal sterk verstedelijkte trajecten. De investering van € 4,5 mld voor «6/maatwerk» geeft NS/ProRail/BRG volop de ruimte de kwaliteit fors te verbeteren en de groei de komende tijd op te vangen. NS/ProRail/BRG zien de variant «6/6» op termijn als een kosteneffectieve bijdrage aan de mogelijk verder toenemende mobiliteitsvraag. Tijdens de planstudies zal blijken in hoeverre «6/6» gerealiseerd kan worden binnen het budget van

€ 4,5 mld. Tot slot wordt door NS/ProRail/BRG benadrukt dat de samenhang van de capaciteitsmaatregelen binnen een corridor bepaalt welke kwaliteitssprong mogelijk is.

De analyse van NS, ProRail en BRG ondersteunt daarmee de vorig jaar aangegeven ambitie voor hoogfrequent spoorvervoer in de brede Randstad.

Uw Kamer heeft maatregelen voor Noord-Nederland ondergebracht in het PHS-programma (motie Koopmans, Kamerstuk 27 658, nr. 41). Tevens is er zoals aangegeven in mijn brief van 11 juli 2008 (Kamerstuk 31200 A, nr. 93) extra budget (€ 60 mln) ter beschikking gesteld voor de spoor-tunnel Delft. Het extra budget voor Delft is inhoudelijk gerelateerd aan de betreffende kandidaat-planstudie. Beide investeringen zie ik dan ook in aanvulling op de analyse van de NS, ProRail en BRG als onderdeel van PHS.

Mijn conclusie is dat, ook met deze investeringen erbij, de kabinetsambitie naar verwachting haalbaar is met een budget van € 4,5 mld. Uit het vervolg van de kandidaat-planstudies zal blijken welke maatregelen daadwerkelijk nodig zijn en of er binnen het totale programma nog kan worden geoptimaliseerd.

#### *Voortgang financiële dekking € 4,5 mld*

Voor het daadwerkelijk starten van de planstudies is strikte voorwaarde dat er concreet zicht bestaat op financiële dekking voor deze benodigde investering. Dat zal duidelijk worden bij de presentatie van de rijksbegroting 2009 en zal deel uitmaken van de begrotings-behandeling 2009.

#### *Tijdige start van voorbereidingen*

De verdere uitwerking van de scope van de kandidaat-planstudies heb ik parallel geschakeld met bespreking ten aanzien van de financiële dekking in het kader van de begroting 2009. Zodoende kan, zo gauw er concreet zicht is op budget, de kandidaat status vervallen en kan direct met de planstudies worden doorgedaan. Duidelijkheid ten aanzien van de scope en varianten van de studie is van groot belang om de planstudies tijdig te kunnen uitvoeren met het oog op politieke besluiten door dit kabinet uiterlijk in 2010.

#### *Vervolgactiviteiten*

Met de spoorsector en regionale overheden wordt gewerkt aan de nadere uitwerking van de vervolgaanpak van de planstudies. Dit moet er toe leiden dat projectbesluiten door dit kabinet genomen kunnen worden uiterlijk 2010 en zo mogelijk eerder gelet op het belang van inzicht in de toekomstvaste routing goederenvervoer en de besluitvorming in 2009 over de Randstad Urgent projecten Den Haag-Rotterdam en OV-SAAL.

#### **Quick scan regionale spoorlijnen**

Tijdens de behandeling van de Begroting 2008 is de motie aangenomen van de leden Anker en Koopmans (TK 31 200, XII, nr. 55) om een quick scan uit te voeren naar de markt en de capaciteit van de regionale spoorlijnen. Deze quick scan wordt uitgevoerd in samenwerking met de decentrale overheden, de vervoerders, ProRail en het KiM. De quick scan wordt binnenkort afgerond en zal zoals toegezegd uiterlijk tegelijk met de Mobiliteitsaanpak aan uw Kamer worden toegezonden.

### **Tot slot**

Bij het waarmaken van de ambities van het kabinet spelen veel partijen een rol. Bij de spoorsectorpartijen bemerk ik ondersteuning van het ingezette beleid. Alle partijen spannen zich met mij in om deze ambities waar te maken. De resultaten in de eerste helft van 2008 ten aanzien van reizigersgroei, klanttevredenheid en punctualiteit, duiden op het doorzetten van de positieve trend in het spoor van de afgelopen periode. De volumegroei van het railgoederenvervoer zet eveneens door. Dit sterkt me in het werken aan de spoorambities van het kabinet. Tevens geven deze ontwikkelingen het belang aan om tijdig voorbereid te zijn op de benodigde structurele uitbreiding van de spoorcapaciteit. Dit is met de voorliggende aanpak van de kandidaat-planstudies geborgd.

De minister van verkeer en waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings